

Bruxelles, 13.2.2026
COM(2026) 77 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**Raport privind punerea în aplicare a Cadrului de politică al UE privind siguranța
rutieră la mijlocul perioadei**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. INTRODUCERE

În fiecare an, pe drumurile din UE își pierd viața aproape 20 000 de oameni – un preț devastator, care nu este doar o simplă statistică, ci o realitate care distruge familii, lasă comunități în doliu și irosește pentru totdeauna un potențial uman nemăsurabil. De până la cinci ori mai multe persoane – 100 000 de oameni – suferă vătămări pe șosele care le modifică în mod fundamental cursul vieții. Aceste vătămări care le schimbă viața înseamnă adesea invaliditate permanentă, durere cronică și pierderea mijloacelor de subsistență; ele au un impact profund asupra calității vieții care se extinde cu mult dincolo de victimele imediate, la familii, îngrijitori și rețele sociale mai ample.

Costul uman al coliziunilor rutiere este dimensiunea cea mai vizibilă și mai tragică. Există însă și povara economică a accidentelor rutiere; în termeni monetari, costul accidentelor rutiere în UE a fost estimat la 2 % din PIB pe an¹. Aceste resurse ar putea contribui la inovare, educație, asistență medicală și alte investiții publice esențiale. Siguranța rutieră ar trebui să fie un pilon al competitivității economice a UE, deoarece ea influențează în mod direct circulația eficientă a mărfurilor și a forței de muncă, precum și costurile operaționale ale întreprinderilor din toate sectoarele.

Tranziția către o mobilitate mai sigură și mai durabilă este, de asemenea, esențială pentru menținerea poziției de lider industrial și a competitivității UE pe piețele mondiale². Producătorii europeni de autovehicule și rețelele lor de furnizori se află în avangarda dezvoltării de tehnologii de siguranță avansate, de la sisteme autonome de frânare de urgență la conectivitatea vehiculelor, poziționând UE ca lider mondial în inovarea în domeniul siguranței autovehiculelor. Angajamentele în materie de siguranță rutieră nu numai că salvează vieți, ci stimulează în același timp progresul tehnologic, creează locuri de muncă de înaltă calificare și mențin avantajul competitiv al UE pe o piață mondială a autovehiculelor aflată în rapidă evoluție. Investițiile în siguranța rutieră contribuie totodată la pregătirea și reziliența UE prin protejarea continuității și a fiabilității infrastructurii rutiere critice și a serviciilor conexe, în special acolo unde coridoarele și nodurile rutiere sprijină atât nevoile civile, cât și pe cele de apărare.

UE și statele sale membre și-au luat un angajament ferm în ceea ce privește siguranța rutieră. La nivelul UE, acest lucru s-a reflectat, cel mai recent, în Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030³, care a reiterat obiectivele comune de înjumătățire a deceselor și vătămarilor grave cauzate de accidente rutiere până în 2030⁴ și de realizare a „Viziunii zero”, pentru a elimina cvasitotalitatea deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050. În vederea atingerii acestor obiective, statele membre au adoptat și

¹ Manualul CE privind costurile externe ale transportului 2019 (noua versiune este în curs de publicare).

² Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, COM(2025) 95 final din 5 martie 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Europa în mișcare - Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată, anexa I, Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Europa în mișcare - Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată, anexa I, COM(2018) 293 din 17 mai 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

⁴ De atunci, s-a decis că anul de referință pe baza căruia se măsoară progresele va fi 2019.

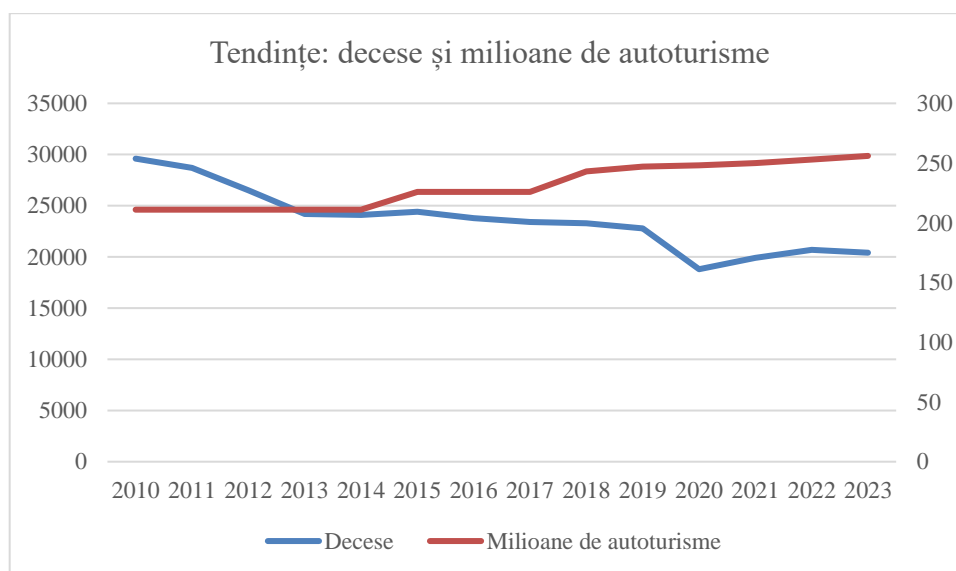
implementat strategii naționale, planuri de acțiune și alte forme de angajament, cum ar fi acordurile interministeriale și structurile federale de cooperare.

Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 a urmărit principalele domenii prioritare ale abordării „sistemului sigur”, cum ar fi drumuri și acostamente mai sigure, vehicule mai sigure, o utilizare mai sigură a drumurilor, ameliorarea intervențiilor post-coliziune și a colectării și analizării datelor. Acesta a subliniat importanța crucială a abordării principalilor factori de risc – viteza excesivă, conducerea sub influența alcoolului, distragerea atenției și neutilizarea echipamentelor de protecție – acordând în același timp o atenție deosebită utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și motocicliștii.

Prezenta comunicare este un raport intermediar privind progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră, care face bilanțul evoluțiilor înregistrate începând din 2019, identifică provocările emergente care nu au fost pe deplin anticipate de cadrul inițial și propune ajustări pentru a se asigura că UE rămâne pe drumul cel bun în îndeplinirea obiectivelor sale pentru 2030. Analiza sa evidențiază progrese încurajatoare în anumite domenii, dar indică și unele lacune semnificative care necesită o atenție imediată și acțiuni mai ferme pentru a salva vieți, a reduce sarcina economică și a consolida competitivitatea UE.

1.1. PROGRESELE ÎNREGISTRATE ÎN DIRECȚIA ATINGERII OBIECTIVELOR DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Cele mai recente date arată că 19 900 de persoane au fost ucise în accidente rutiere în UE în 2024. Aceasta înseamnă cu 440 mai puține pierderi de vieți omenești decât în 2023 – o scădere cu 2 %⁵. Având în vedere creșterea numărului de vehicule per persoană și a numărului de kilometri parcurși, aceasta este o realizare semnificativă, care subliniază însă în același timp necesitatea unor eforturi susținute la toate nivelurile.



⁵ Deși acest lucru reprezintă un progres, traiectoria globală este cu mult sub reducerea anuală de 4,6 % necesară pentru atingerea obiectivului de înjumătățire a deceselor cauzate de accidentele rutiere până în 2030.

Figura 1 Tendințe în ceea ce privește numărul de decese și de milioane de autoturisme în UE în perioada 2010-2023. Surse: Baza de date EU CARE privind accidentele rutiere; pentru datele privind autoturismele, Eurostat (codul datelor online [road_eqs_carage](#))

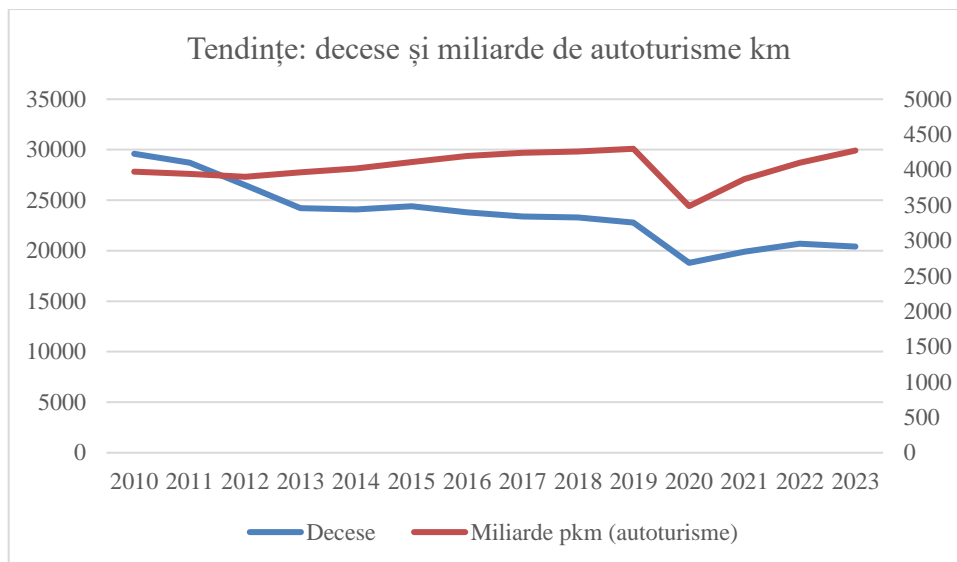


Figura 2 Tendințe în ceea ce privește numărul de decese și de miliarde de kilometri parcurși de autoturisme în UE în perioada 2010-2023. Surse: Baza de date EU CARE privind accidentele rutiere; pentru datele privind numărul autoturisme-kilometri, Eurostat (codul datelor online [road pa mov](#))

Din anul de referință 2019, decesele cauzate de accidentele rutiere au scăzut cu 12 % la nivelul UE, dar această îmbunătățire maschează diferențe considerabile între statele membre. Doar câteva state membre – Belgia, Bulgaria, Danemarca, Lituania, Malta, Polonia și Slovenia – sunt în prezent în grafic pentru a îndeplini obiectivul de reducere cu 50 % până în 2030. Unele state membre, inclusiv Irlanda și Estonia, au înregistrat creșteri ale numărului de decese cauzate de accidentele rutiere, în timp ce altele, cum ar fi Franța, Italia și Țările de Jos, au înregistrat doar îmbunătățiri marginale. În 2024, rata pierderilor de viați omenești a variat de la 20 de decese la un milion de locuitori în Suedia la 78 de decese la un milion de locuitori în România.

Pentru a înțelege mai bine aceste tendințe, Comisia a colaborat cu statele membre pentru a le urmări performanțele pe baza unor indicatori-cheie de performanță legați de siguranța rutieră. Aceste proiecte, numite Baseline⁶ și Trendline⁷, au produs informații cu privire la factorii asociați riscurilor de accidente și de vătămări și au evidențiat diferențe semnificative între țări. A se vedea secțiunea 2 de mai jos.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.

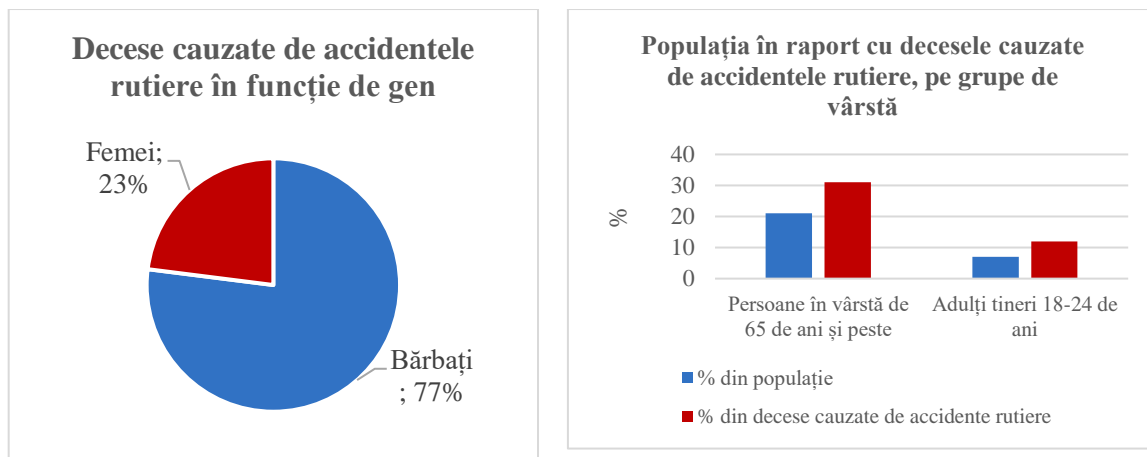


Figura 3 Defalcarea deceselor cauzate de accidentele rutiere în UE pe sexe și grupe de vârstă, 2023. Surse: Baza de date EU CARE privind accidentele rutiere; pentru datele privind populația, Eurostat (codul datelor online [demo_pjan](#))

În ceea ce privește defalcarea geografică și demografică a victimelor accidentelor rutiere, se conturează câteva tendințe clare. Drumurile rurale sunt în continuare cel mai periculos tip de drum. Numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere în rândul bărbaților depășește cu mult numărul deceselor în rândul femeilor. Ponderea disproporționat de mare a tinerilor și a persoanelor în vârstă în decesele cauzate de accidentele rutiere – în special în rândul persoanelor care merg pe jos și cu bicicleta – reprezintă, de asemenea, o preocupare din ce în ce mai mare.

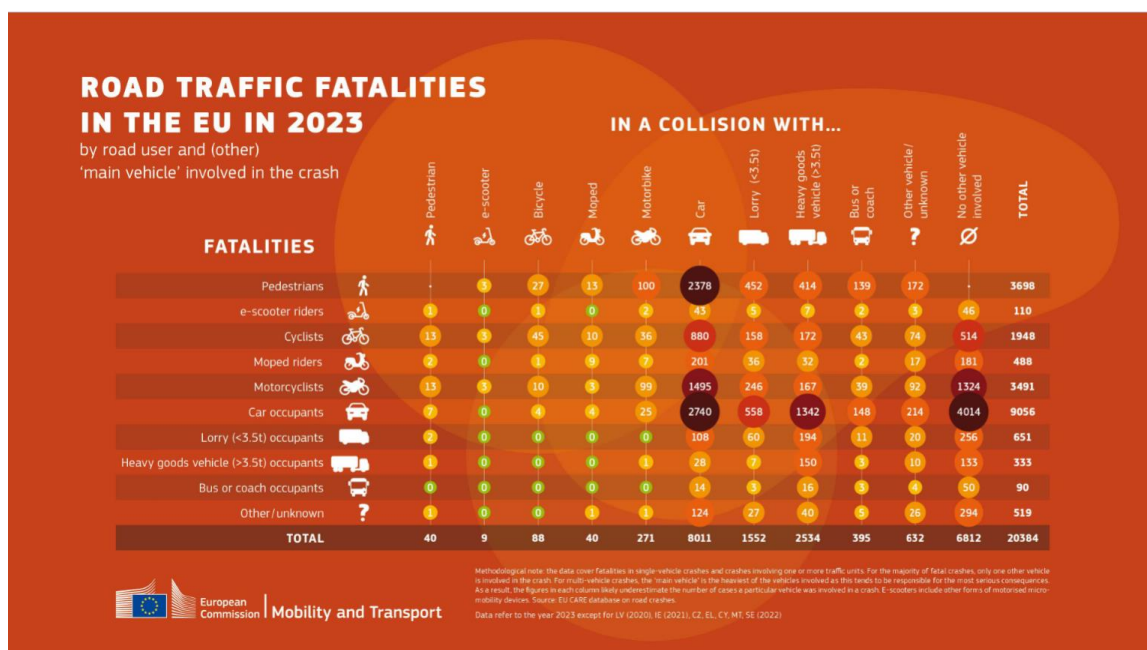


Figura 4 Matricea deceselor cauzate de accidentele rutiere în UE, în funcție de participanții la trafic și de alte vehicule principale implicate în accident, 2023. Sursa: Baza de date EU CARE privind accidentele rutiere

În termeni absoluți, ocupanții autoturismelor au cea mai mare probabilitate să moară în accidente rutiere. Aceștia reprezintă aproximativ 44 % din totalul deceselor, fiind urmași de pietoni, motocicliști și bicicliști. Cu toate acestea, în raport cu numărul de vehicule aflate în circulație, motocicliștii sunt expuși unui risc mult mai mare de a muri într-un

accident rutier. Lucrătorii rutieri și personalul de întreținere reprezintă un grup de risc specific. O analiză suplimentară a acestor defalcări geografice și demografice ale accidentelor rutiere mortale poate fi găsită în rapoartele Observatorului UE pentru siguranță rutieră⁸.

Rapoartele arată că un număr mare de decese în rândul ocupanților autovehiculelor și al motocicliștilor sunt cauzate de accidente cu un singur vehicul, în timp ce pietonii și bicicliștii sunt deosebit de vulnerabili atunci când sunt implicați într-o coliziune cu un autovehicul.

Progresele înregistrate în ceea ce privește protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii dispozitivelor de mobilitate electrică ușoară, au fost înegale. Între 2019 și 2023, numărul pietonilor decedați a scăzut cu aproximativ 900. Cu toate acestea, reducerea numărului de decese în rândul bicicliștilor și al motocicliștilor a fost mult mai mică, cu scăderi de aproximativ 100 în fiecare categorie în întreaga UE. În orașe, aproape 70 % din persoanele decedate în accidente rutiere erau participanți la trafic vulnerabili. Acest procent a rămas ridicat, evidențiind nevoia critică de acțiune pentru îmbunătățirea siguranței rutiere în orașe.

În același timp, pe drumurile din UE s-a înregistrat o creștere puternică a altor dispozitive de mobilitate personală, cum ar fi trotinetele electrice, și o creștere proporțională a numărului de vătămări și decese în această categorie. Colectarea de date în baza de date CARE⁹ pentru această categorie specifică de utilizatori ai drumurilor a început în 2023. În prezent, se analizează modul în care sunt abordate provocările în materie de siguranță pe care le prezintă această categorie. Un studiu al Comisiei¹⁰ din 2024 a examinat provocările și oportunitățile asociate reglementării dispozitivelor de mobilitate personală și a recomandat norme armonizate pentru a aborda fragmentarea actuală la nivelul UE.

Grupul de experți privind mobilitatea urbană¹¹ a emis o serie de recomandări¹² axate pe protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Acestea favorizează implementarea unei limite de viteză de 30 km/h în zonele urbane considerând că această măsură are cel mai mare impact, urmată de elaborarea unor cerințe de calitate pentru infrastructura rutieră care deservește aceste grupuri, cum ar fi trecerile de pietoni sigure și piste separate pentru pietoni și biciclete.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ Baza de date a UE, cu date defalcate privind accidentele rutiere care conduc la deces sau vătămare corporală: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ „Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and enhanced road safety for personal mobility devices – Final report” (Studiu privind necesitatea unor norme armonizate pentru a sprijini creșterea micromobilității și a siguranței rutiere pentru dispozitivele de mobilitate personală – Raport final), (1.0), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Grupul de experți privind mobilitatea urbană (E03863) instituit prin Decizia C(2022) 5320 final a Comisiei.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

2. PRINCIPALII FACTORI DE RISC COMPORTAMENTALI

În pofida deceniilor de investiții în siguranța rutieră, a campaniilor de sensibilizare și a măsurilor legislative, factorii de risc comportamentali continuă să provoace pierderi de vieți omenești. Principalele probleme sunt viteza excesivă sau inadecvată, conducerea sub influența alcoolului și/sau a drogurilor, distragerea atenției și nefolosirea centurii de siguranță. Detalii suplimentare cu privire la fiecare din acești factori de risc pot fi găsite în analiza publicată pe Observatorul UE pentru siguranță rutieră¹³. Printre exemple se numără următoarele:

Conducerea sub influența alcoolului: aproximativ 25 % din totalul deceselor cauzate de accidente rutiere în UE sunt legate de consumul de alcool. Testarea aleatorie în trafic a aerului expirat indică un nivel general ridicat de respectare a limitelor de alcoolemie, de aproximativ 98 %. Cu toate acestea, chiar și această rată de neconformitate aparent mică, de 2 %, se traduce prin aproximativ cinci milioane de conducători auto afectați pe drumurile din UE.

Excesul de viteză: se estimează că viteza excesivă sau inadecvată este direct responsabilă pentru aproximativ 30 % din totalul accidentelor rutiere mortale din UE. În multe țări, respectarea limitelor de viteză este de sub 50 % pe drumurile urbane.

Distragerea atenției: analizele aprofundate ale accidentelor la nivelul UE indică faptul că distragerea atenției conducătorului auto este un factor care contribuie la 10-30 % din accidente mortale, în funcție de țară și de sursa de date.

Nepurtarea centurii de siguranță: Peste un sfert dintre ocupanții autoturismelor decedați în accidente rutiere nu purtau centură de siguranță la momentul respectiv. Sondajele prin observare arată că unele țări raportează rate de conformare de sub 50 % pentru ocupanții locurilor din spate, ceea ce reprezintă o lacună semnificativă în materie de siguranță.

Este necesar ca măsurile de îmbunătățire a siguranței rutiere să aplice abordarea „sistemului sigur” pentru a soluționa aceste probleme comportamentale alături de alte măsuri de îmbunătățire a infrastructurii rutiere și a siguranței vehiculelor, precum și pentru a asigura o îngrijire eficace post-coliziune.

3. PRINCIPALELE PROVOCĂRI SISTEMICE

Dovezile obținute din implementarea strategiilor, a planurilor de acțiune și a altor documente strategice de la nivelul UE și de la nivel național, precum și din feedbackul primit de la reprezentanții statelor membre sugerează că o serie de provocări sistemice continuă să împiedice progresele în direcția atingerii obiectivelor pentru 2030.

- **Asigurarea respectării** normelor de circulație rutieră rămâne o provocare, cu deficite structurale de agenți de poliție rutieră și o penurie de sisteme de camere automate.

¹³ A se vedea https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en pentru rapoarte detaliate privind conducerea sub influența alcoolului și a drogurilor, echipamentele de protecție, cum ar fi centurile de siguranță, distragerea atenției și viteza. A se vedea și https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en pentru un studiu din 2022 privind [prevenirea conducerii sub influența alcoolului și a drogurilor](#).

- **Acceptarea societală limitată**, în special a măsurilor de asigurare a respectării legislației. Rezistența publicului față de asigurarea automată a respectării legii, reducerea limitelor de viteză și sancțiunile mai stricte reflectă o indiferență culturală mai amplă față de necesitatea de a acorda prioritate siguranței în detrimentul confortului mobilității. Printre exemple se numără incendierea camerelor de luat vederi pentru măsurarea vitezei și îndepărtarea de către protestatari a măsurilor de calmare a traficului.
- **Lipsa capacității**: adesea, autoritățile responsabile cu infrastructura de siguranță rutieră, cu adaptarea traficului și aplicarea legii, în special cele de la nivel municipal, nu dispun de personal calificat. În multe state membre ale UE există deficite persistente de instructori și examinatori auto și de persoane responsabile cu inspecția tehnică a vehiculelor.
- **Finanțare insuficientă**: multe state membre nu dispun de bugete specifice pentru siguranța rutieră la nivel național și local și, prin urmare, nu pot angaja personal calificat pentru a concepe și implementa proiecte de siguranță a infrastructurii rutiere sau pentru a menține un număr adecvat de membri ai personalului responsabil cu aplicarea legii.
- **Voința politică** rămâne inconsecventă de la un nivel la altul, siguranța rutieră fiind adesea tratată ca o chestiune mai degrabă tehnică decât politică. Este posibil ca o înțelegere deficitară a impactului economic, social și de mediu al traumelor cauzate de accidentele rutiere să stea la originea ezitării de a acționa.
- **Provocările în materie de guvernare** persistă, responsabilitățile fiind fragmentate între diferitele niveluri și sectoare administrative.
 - La **nivelul UE**, este posibil ca mandatul consolidat acordat Grupului la nivel înalt pentru siguranța rutieră¹⁴, care îi permite acestuia să includă consiliere strategică și feedback mai frecvent, să nu fi condus întotdeauna la o monitorizare adecvată din partea Uniunii a problemelor ridicate de reprezentanții statelor membre ale UE în toate domeniile de politică legate de siguranța rutieră.
 - Cadrul de guvernare al UE în materie de siguranță rutieră nu este suficient de structurat pentru a permite introducerea pe scară mai largă a vehiculelor automatizate în traficul rutier și nici pentru a exploata volumele mari de date în scopul acțiunilor în materie de siguranță rutieră. Au fost instituite agenții executive cu mandate în materie de siguranță pentru alte moduri de transport, dar nu există un cadru comun care să sprijine monitorizarea, coordonarea și activitatea tehnică necesare pentru introducerea în condiții de siguranță a vehiculelor automatizate pe drumurile din UE. Acest lucru poate reprezenta o oportunitate ratată atât pentru siguranța rutieră, cât și pentru economia Uniunii.
 - Între timp, la **nivel național**, în pofida numeroaselor exemple pozitive, lipsa de coordonare între autoritățile din domeniul transporturilor, economic, al sănătății, al justiției și al educației împiedică adesea aplicarea abordării holistice de care are nevoie siguranța rutieră¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ OMS recomandă desemnarea unei „agenții principale”, elaborarea de strategii naționale și stabilirea de obiective naționale cuantificate. A se vedea Belin M-Ă, Khayesi M, Tran N., «„Road safety is no accident”: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023» („Siguranța rutieră nu este un accident”: construirea unor agenții, strategii și obiective principale

eficiente în materie de siguranță rutieră în lume, 2009-2023), *Injury Prevention*, 15 iulie 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. CE S-A FĂCUT PÂNĂ ACUM?

Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030¹⁶ este documentul de politică strategică pentru deceniul actual. Acesta a identificat patru domenii principale de acțiune („domenii de intervenție”) care corespund celor patru piloni ai abordării „sistemului sigur”: drumuri și acostamente sigure; vehicule sigure; utilizarea drumurilor în condiții de siguranță și intervenții eficiente în situații de urgență. Comisia a luat măsuri în fiecare dintre aceste domenii sub formă de legislație, finanțare, informare și consolidare a capacităților.

4.1. SIGURANȚA INFRASTRUCTURII

Construirea unor drumuri și a unor acostamente bune este esențială pentru sporirea siguranței participanților la trafic. În octombrie 2019, UE a adoptat o directivă revizuită privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (Directiva RISM)¹⁷ în vederea reducerii atât a numărului, cât și a gravității accidentelor. Normele revizuite au extins domeniul de aplicare al directivei dincolo de rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), la autostrăzi și drumuri principale și la toate drumurile din afara zonelor urbane care sunt construite cu ajutorul fondurilor UE. Aceasta înseamnă că drumurile rurale, unde se produc peste jumătate din totalul deceselor cauzate de accidente rutiere, intră în prezent în domeniul de aplicare al directivei, asigurându-se faptul că siguranța este integrată în toate etapele de planificare, proiectare și exploatare a drumurilor.

Ca parte a acestui exercițiu major, statele membre trebuie să efectueze evaluări periodice la nivelul întregii rețele rutiere, pe baza unei metodologii de clasificare a riscurilor care să contribuie la o mai bună identificare a riscurilor de coliziune pe anumite tronsoane de drum. Astfel, inspecțiile în materie de siguranță rutieră vor viza tronsoanele cele mai periculoase și, prin urmare, vor contribui la direcționarea investițiilor acolo unde este cea mai mare nevoie de ele. Comisia a pus la dispoziție orientări¹⁸ pentru a ajuta autoritățile naționale să își îndeplinească sarcina, precum și o hartă a Europei¹⁹ care prezintă întreaga rețea rutieră aflată sub incidența directivei.

În prezent, Comisia elaborează orientări privind proiectarea unor drumuri sigure și a unei infrastructuri rutiere ușor de utilizat de către utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, ca urmare a Declarației europene privind deplasarea cu bicicleta²⁰ și a cerinței Directivei RISM ca utilizatorii vulnerabili să fie luați în considerare în mod sistematic în toate procedurile de gestionare a siguranței rutiere.

¹⁶ COM(2018) 293, anexa I.

¹⁷ Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 305/1, 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ „Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook” (Metodologia și manualul de implementare a evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele), 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#)

²⁰ [Declarația europeană privind deplasarea cu bicicleta, JO C/2024/2377, 3.4.2024.](#)

Directiva privind sistemele de transport inteligente²¹ prevede reglementări de trafic statice și dinamice, cum ar fi limitele de viteză pe rețeaua globală TEN-T, autostrăzi, drumuri principale și noduri urbane. Ea va îmbunătăți gradul de conformare al conducătorilor auto și va conduce la un trafic mai sigur și mai inteligent, oferind sprijin în ceea ce privește asistența inteligentă pentru controlul vitezei și mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată.

4.2. SIGURANȚA VEHICULELOR

Vehiculele sigure reprezintă al doilea pilon al abordării „sistemului sigur”. Vehiculele au un impact semnificativ asupra siguranței rutiere și, datorită schimbărilor tehnologice rapide, ele necesită o atenție constantă din partea autorităților de reglementare.

Regulamentul privind siguranța generală a vehiculelor²², care stabilește standarde minime de siguranță pentru toate vehiculele noi vândute pe piața UE, a intrat pe deplin în vigoare în iulie 2024. Aceasta a introdus cerințe cu un potențial semnificativ de îmbunătățire a siguranței, cum ar fi sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei, sistemul de asistență pentru menținerea benzii de circulație, sistemul de informare privind unghiul mort și sistemul de avertizare la mersul înapoi, precum și zone extinse de protecție contra impacturilor la nivelul capului, capabile să atenueze vătămările cauzate de coliziunile cu utilizatori vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii și bicicliștii. Comisia colaborează în permanență cu statele membre și cu părțile interesate pentru punerea în aplicare a regulamentului și a cadrului de reglementare pentru vehiculele automatizate.

În aprilie 2025, Comisia a propus revizuirea normelor UE privind inspecția tehnică a vehiculelor²³. Obiectivul este de a garanta siguranța vehiculelor pe întreg parcursul vieții acestora și de a reduce emisiile de poluanți atmosferici și emisiile sonore, în special în contextul evoluțiilor tehnologice și al îmbătrânirii parcului de vehicule din UE. Noile norme propuse sunt menite să adapteze inspecțiile tehnice periodice la care sunt supuse vehiculele electrice și sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto, să introducă inspecții tehnice periodice obligatorii pentru motocicletele și inspecții anuale pentru autoturismele și camionetele mai vechi, să implementeze metode avansate de testare a emisiilor pentru a detecta vehiculele cu emisii ridicate și să facă obligatorii inspecțiile privind fixarea încărcăturii în cadrul controalelor tehnice în trafic. Se estimează că, dacă vor fi puse în aplicare, toate acestea vor conduce la salvarea a

²¹ Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023 de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Regulamentul \(UE\) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019](#) privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

²³ Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune, COM(2025) 180 și Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului, COM(2025)179.

aproximativ 7 000 de vieți și vor preveni aproximativ 65 000 de vătămări grave în perioada 2026-2050.

4.3. UTILIZAREA DRUMURILOR ÎN CONDIȚII DE SIGURANȚĂ

Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, care include niveluri de viteză adecvate, conducerea fără a fi sub influența alcoolului/drogurilor și fără distragerea atenției și utilizarea echipamentelor de siguranță, este al treilea domeniu de acțiune din actualul Cadru de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 și al treilea pilon al abordării „sistemului sigur”. Acordarea permiselor de conducere, educația specifică și sensibilizarea, precum și regimurile solide de asigurare a respectării legislației sunt componente semnificative ale unei structuri de stimulente care încurajează utilizarea în condiții de siguranță a drumurilor și a vehiculelor.

În octombrie 2025, UE a adoptat o revizuire a **Directivei privind permisele de conducere**²⁴. Pe lângă introducerea permiselor de conducere mobile, noile norme prevăd conducerea însoțită pentru tinerii cursanți, norme și/sau sancțiuni mai stricte pentru conducătorii auto începători care conduc sub influența alcoolului și a drogurilor, o mai mare conștientizare a riscurilor, o mai bună protecție a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și un nou cadru care permite statelor membre să verifice capacitatea mentală și fizică a unui conducător auto de a conduce pe întreaga durată a vieții sale.

Deși normele anterioare ale UE au îmbunătățit respectarea de către conducătorii auto nerezidenți a reglementărilor în materie de siguranță rutieră, persistă o lacună semnificativă: aproximativ 40 % din infracțiunile transfrontaliere au rămas nepedepsite din cauza provocărilor legate de identificarea autorilor și de aplicarea atât a amenzilor, cât și a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. Aceste deficiențe au fost abordate în noua Directivă privind permisele de conducere. Pentru încălcări grave, cum ar fi conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, depășirea limitei de viteză cu mai mult de 50 km sau încălcarea normelor de circulație rutieră având ca rezultat decesul sau vătămarea gravă a altor persoane, statul membru care eliberează un permis de conducere va avea obligația să impună o **decădere din dreptul de a conduce autovehicule** similară cu sancțiunea emisă de statul membru în care a avut loc încălcarea. Datorită acestui lucru, sancțiunea va avea efect la nivelul UE. În plus, recent adoptata **Directivă privind asigurarea respectării normelor la nivel transfrontalier (CBE)**²⁵ sporește cooperarea dintre statele membre prin stabilirea unei asistențe reciproce pentru aplicarea eficace a sancțiunilor financiare pentru o gamă mai largă de încălcări ale normelor de siguranță rutieră.

Viteza rămâne principalul factor care contribuie la accidentele rutiere. Viteza excesivă sau inadecvată este implicată în 10-15 % din totalul accidentelor și în aproximativ 30 % din accidentele mortale, ea exacerbând în același timp consecințele tuturor accidentelor.

²⁴ [Directiva \(UE\) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2025 privind permisele de conducere](#), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei.

²⁵ Directiva (UE) 2024/3237 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 decembrie 2024 de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

Dacă un pieton este lovit de un automobil care rulează cu viteza de 30 km/h, acesta are o șansă de supraviețuire de 90 %; la 50 km/h, șansa scade la 20 %²⁶. Deși viteza rămâne o chestiune sensibilă din punct de vedere politic și cultural, inițiativele de reducere a vitezei aduc beneficii semnificative, nu doar mai puține accidente rutiere, decese și vătămări corporale, ci și beneficii pentru mediu, și anume o reducere a emisiilor, nivelurilor de poluare fonică și consumului de combustibil.

Multe inițiative promovate la nivelul UE abordează deja viteza în mod inerent. Printre acestea se numără Regulamentul UE privind siguranța generală a vehiculelor și Directiva CBE menționată mai sus. Multe autorități naționale, regionale și locale au introdus deja sau intenționează să introducă noi inițiative de gestionare a vitezei, cum ar fi zone de 30 km/h în orașe, în special în locurile în care utilizatorii activi și vulnerabili ai drumurilor și vehiculele se amestecă frecvent în mod planificat²⁷.

Altele au optat pentru alte măsuri: de exemplu, ele s-au axat pe o concepție îmbunătățită a infrastructurii pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, pe o mai bună identificare și gestionare a riscurilor sau pe separarea fluxurilor de trafic, asigurarea respectării limitelor de viteză și o mai bună educație și comunicare.

4.4. INTERVENȚII EFICACE ÎN SITUAȚII DE URGENȚĂ

Intervențiile rapide în situații de urgență sunt esențiale pentru salvarea de vieți omenești și pentru reducerea gravității vătămarilor. Acțiunea UE privind îngrijirile post-coliziune, al patrulea pilon al abordării „sistemului sigur”, urmărește să reducă intervalul de timp dintre accident și sosirea echipelor medicale la locul accidentului. O intervenție mai rapidă a serviciilor de urgență îmbunătățește în mod semnificativ șansele de supraviețuire: un studiu din Spania²⁸ a indicat că o reducere cu 10 minute a timpului de intervenție medicală este asociată cu o scădere cu o treime a probabilității de deces.

Rezultatele studiului Trendline indică faptul că, în majoritatea țărilor europene, timpul de intervenție în situații de urgență este de maximum 10 minute pentru jumătate din incidente. În 95 % din cazuri, intervenția în caz de urgență are loc după circa maximum 25 de minute. Intervențiile din zonele rurale au loc, în medie, cu 10 minute mai târziu decât cele din zonele urbane.

Legislația UE privind eCall a introdus obligativitatea sistemelor automate de apel de urgență la numărul 112 în toate autoturismele noi vândute în UE începând cu 1 aprilie 2018. Analiza efectuată în Finlanda²⁹ indică faptul că utilizarea sistemului eCall reduce

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ A se vedea G. Yannis și E. Michelaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review” (Eficacitatea limitei de viteză de 30 km/h – O analiză a literaturii de specialitate), *Journal of Safety Research* 92 (2025) 490–503, care afirmă că „dovezile științifice actuale au indicat că introducerea unor limite de viteză de 30 km/h în orașe poate salva peste 40 % din vieți, alături de efecte pozitive semnificative asupra mediului, a consumului de energie și a sănătății publice, inclusiv reducerea consumului de combustibil și intensificarea mersului pe jos și cu bicicleta.”

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?” (Probabilitatea deceselor în accidentele rutiere. Cât de importantă este intervenția medicală rapidă?), *Accident Analysis & Prevention* 2010, volumul 42, numărul 4, iulie 2010, paginile 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

de la 25 la 22 de minute intervalul de timp dintre apelul inițial către serviciile de urgență și sosirea echipelor medicale la locul accidentului. În cazul autostrăzilor, ea reduce și mai mult timpul de intervenție, de la 20 la 14 minute.

În 2024, Comisia a actualizat legislația privind eCall pentru a permite utilizarea sistemului eCall cu cele mai recente tehnologii de comunicare³⁰, de la 1 ianuarie 2026 pentru noile tipuri de vehicule și de la 1 ianuarie 2027 pentru toate vehiculele noi. Prin contrast, eliminarea treptată în următorii ani a rețelelor de comunicații mobile 2G și 3G în întreaga UE va crea riscul ca vehiculele existente echipate cu dispozitive eCall 2G-3G să nu mai poată utiliza serviciul eCall.

4.5. COORDONAREA ȘI INFORMAREA LA NIVELUL UE

UE și statele sale membre au o responsabilitate comună și competențe partajate în ceea ce privește politica în domeniul siguranței rutiere. Îmbunătățirea siguranței necesită acțiuni coordonate din partea tuturor părților și la toate nivelurile de guvernare: autorități publice, industrie, asociații de utilizatori, ONG-uri, școli și cercetători.

La nivelul UE, **Grupul la nivel înalt pentru siguranța rutieră**, format din reprezentanți naționali de rang înalt, este un forum pentru schimburi și consultări cu statele membre. Membrii grupului la nivel înalt discută despre progresele înregistrate la nivel național și ridică adesea probleme de interes comun cu privire la care ar dori să vadă acțiuni la nivelul UE, cum ar fi reglementarea dispozitivelor de mobilitate personală sau aplicarea normelor de circulație rutieră în cazul vehiculelor automatizate.

Comisia organizează **conferințe bienale privind rezultatele în materie de siguranță rutieră** pentru a discuta progresele înregistrate, pentru a face schimb de bune practici și pentru a implica părțile interesate. Un **coordonator european pentru siguranța rutieră** coordonează eforturile împreună cu statele membre.

Comisia încurajează angajamentele voluntare în temeiul **Cartei europene a siguranței rutiere**³¹, care la nivel mondial este cea mai mare platformă a societății civile dedicată siguranței rutiere, cu peste 4 300 de membri. Premiile anuale recunosc inițiativele inovatoare, acordând de exemplu recunoaștere orașelor europene sigure.

Utilizând finanțarea din partea Uniunii, **Schimbul UE privind siguranța rutieră**³² oferă activități de consolidare a capacităților și de înfrățire pentru statele membre care au cel mai mare potențial de a-și îmbunătăți performanțele. Funcționarii construiesc parteneriate cu omologii lor din alte țări prin schimbul de bune practici și prezentarea inițiativelor de succes. Au avut loc mai multe schimburi colaborative care au condus la progrese concrete în ceea ce privește planificarea și strategiile naționale în materie de siguranță rutieră. În urma unei colaborări cu Suedia, Lituania a demarat activitățile de extindere a implementării infrastructurii rutiere de tip 2+1³³. România a început pregătirile pentru instalarea unei rețele naționale de camere fixe de luat vederi pentru măsurarea vitezei,

³⁰ Rețele comutate de pachete IMS, cum ar fi 4G și 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Un drum de tip 2+1 este un tip de drum cu două benzi într-o direcție și o bandă în direcția opusă, separate de o mediană sau de o barieră, banda suplimentară alternând la fiecare câțiva kilometri. Acest concept permite depășirea în condiții de siguranță, menținând în același timp costurile de construcție mai mici decât construirea unei șosele complete cu două benzi.

inspirată de sistemul spaniol, a cărei implementare este programată în prezent pentru 2026. Letonia a început să examineze potențialul de investigare aprofundată a accidentelor, bazându-se pe metodologia Finlandei. Între timp, ca parte a noii sale legi privind traficul rutier, Grecia a redus limitele de viteză din zonele urbane la 30 km/h și urmează să introducă măsuri suplimentare menite să îmbunătățească siguranța motocicliștilor, în urma activităților de schimb de cunoștințe cu Spania și Danemarca.

Aceste eforturi de promovare au reușit să reunească părțile interesate din comunitatea siguranței rutiere și să promoveze un anumit nivel de evaluare și învățare reciprocă între statele membre. Cu toate acestea, prioritizarea siguranței rutiere la nivel de politică și integrarea preocupărilor legate de siguranța rutieră în alte sectoare, cum ar fi politica economică, sănătatea și siguranța la locul de muncă, rămân în mod predominant chestiuni de responsabilitate națională.

4.6. FINANȚAREA SIGURANȚEI RUTIERE

Finanțarea este esențială pentru implementarea soluțiilor de siguranță rutieră și pentru accelerarea progreselor în materie de siguranță rutieră în întreaga Europă, în special în țările ale căror performanțe în materie de siguranță rutieră sunt mai reduse.

UE a utilizat trei instrumente principale pentru a finanța proiecte naționale și regionale de infrastructură de transport care contribuie la siguranța rutieră: Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune (FC), în cazul cărora gestiunea este partajată între Comisie și statele membre, și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), care este gestionat direct de Comisie. În plus, Mecanismul de redresare și reziliență a sprijinit proiecte care contribuie la siguranța rutieră.

În cadrul MIE, UE a finanțat totodată proiecte transfrontaliere de consolidare a capacităților, cum ar fi evaluările infrastructurii rutiere la nivelul întregii rețele, indicatorii-cheie de performanță, campaniile de asigurare a respectării legislației și implementarea serviciilor STI la nivel transfrontalier.

Un raport recent al Curții de Conturi Europene (CCE)³⁴ a estimat că, în ultimul deceniu, 6 663 de milioane EUR³⁵ din fondurile FEDR, FC și MIE – reprezentând puțin peste 2 % din valoarea acestor fonduri – au fost angajate pentru proiecte care implică siguranța rutieră. Aceste estimări acoperă însă și proiectele de infrastructură, precum și alte proiecte unde siguranța rutieră este doar un obiectiv auxiliar și nu principalul scop al acțiunii. Curtea a recomandat să se acorde prioritate cofinanțării din partea UE pentru inițiativele care ar avea cel mai mare impact asupra siguranței rutiere.

De asemenea, au fost puse la dispoziție fonduri pentru cercetări suplimentare în cadrul programului Orizont Europa, inclusiv pentru infrastructură sigură, vehicule sigure, utilizarea în condiții de siguranță a drumurilor și îngrijirile post-coliziune. Pentru perioada 2021-2027, suma alocată proiectelor de cercetare în domeniul siguranței rutiere este de aproximativ 123 de milioane EUR, reprezentând aproximativ 0,13 % din valoarea totală a actualului program Orizont Europa.

³⁴ Curtea de Conturi Europeană, Raportul special nr. 04/2024, Obiectivele de siguranță rutieră ale UE: Este timpul să se accelereze îndeplinirea lor, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_RO.pdf.

³⁵ MIE: 1 477 de milioane EUR; FEDR și FC: 5 186 de milioane EUR.

În ceea ce privește finanțarea, Banca Europeană de Investiții (BEI) a făcut din integrarea siguranței în toate investițiile rutiere o prioritate în politica sa de creditare în domeniul transporturilor din 2022, a cărei evaluare la jumătatea perioadei este programată în 2026. În plus, garanțiile de siguranță rutieră sunt integrate în standardele sociale și de mediu care se aplică tuturor operațiunilor BEI. Prin intermediul Platformei pentru un transport mai sigur, BEI a sprijinit investiții specifice în domeniul siguranței rutiere, a oferit sprijin consultativ și asistență tehnică, generând proiecte în mai multe state membre ale UE. În cadrul UE, BEI impune respectarea RISM și a Directivei privind siguranța tunelurilor³⁶, inclusiv evaluări ale impactului asupra siguranței rutiere, precum și audituri de siguranță rutieră.

4.6.1. INSTANTANEU AL CERCETĂRII FINANȚATE DE UE ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

Între 2021 și 2025, programul Orizont Europa a sprijinit peste 20 de proiecte de cercetare și inovare axate pe siguranța rutieră.

Activitățile de cercetare finanțate de UE în domeniul siguranței rutiere au acoperit patru domenii principale, care corespund celor patru piloni ai abordării „sistemului sigur”: infrastructură sigură, vehicule sigure, utilizarea în condiții de siguranță a drumurilor și asistență post-coliziune rapidă și eficace.

Proiectele legate de infrastructură, care se desfășoară până în 2026-2027, vizează crearea unui cadru pentru evaluarea siguranței bazată pe date (Evoroads³⁷), dezvoltarea unei infrastructuri pentru monitorizarea optimă a siguranței rutiere (iDriving³⁸) și dezvoltarea de soluții de siguranță rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor în contexte urbane (Soteria³⁹).

În ceea ce privește siguranța vehiculelor, proiectele actuale acoperă subiecte precum dezvoltarea unor sisteme de siguranță activă și pasivă pentru viitoarele vehicule autonome (SAFE-UP⁴⁰) și medierea între conducerea umană și conducerea automată (Mediator⁴¹).

Proiectele recente privind utilizarea în condiții de siguranță a drumurilor variază de la evaluarea siguranței pentru utilizatorii drumurilor din zonele urbane (PHOEBE⁴²) la gestionarea spațiului urban pentru modelele de mobilitate activă (REALLOCATE⁴³) și modalități de detectare a alcoolului, drogurilor și oboselii în rândul conducătorilor auto comerciali (PANACEA⁴⁴).

³⁶ Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

În ceea ce privește asistența medicală post-coliziune rapidă și eficientă, accentul se pune pe elaborarea unor contramăsuri și măsuri post-coliziune eficiente pentru toate metodele de transport rutier, pe conectarea instrumentelor medicale și de inginerie (ProAct_Us⁴⁵) și pe evaluarea consecințelor pe termen lung ale accidentelor rutiere (IMPROVA⁴⁶).

4.7. IMPLEMENTAREA ACȚIUNILOR DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ LA NIVEL NAȚIONAL

Deși la nivelul UE se urmăresc inițiative importante în ceea ce privește legislația, finanțarea, cercetarea și informarea, responsabilitatea principală pentru siguranța rutieră se află la nivel național, regional și municipal.

Rapoartele de țară publicate împreună cu prezentul raport prezintă numeroasele măsuri luate la nivel național. În majoritatea cazurilor, aceste măsuri sunt încadrate de strategii multianuale, planuri de acțiune sau programe de acțiune la nivel guvernamental care stabilesc priorități naționale distincte, alocă finanțare și stabilesc obiective specifice.

Din aceste rapoarte de țară reiese clar că acțiunile susținute, investițiile și acordarea de prioritate siguranței rutiere au dat roade în multe cazuri. De exemplu, deși se confruntă în continuare cu provocări, Polonia, Lituania și Slovenia au realizat fiecare o reducere cu 33-35 % a numărului de decese cauzate de accidentele rutiere în 2024 comparativ cu 2019, ceea ce le aduce pe calea către îndeplinirea obiectivului de reducere cu 50 % până în 2030. Între timp, unele țări, inclusiv Bulgaria, România și Grecia, înregistrează în continuare un număr semnificativ mai mare de decese cauzate de accidentele rutiere decât media UE, ceea ce evidențiază necesitatea unor acțiuni suplimentare în aceste state membre. Deși în 2025 unele țări au introdus noi măsuri de politică în domeniul siguranței rutiere, impactul acestora nu se reflectă încă în datele privind siguranța rutieră.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

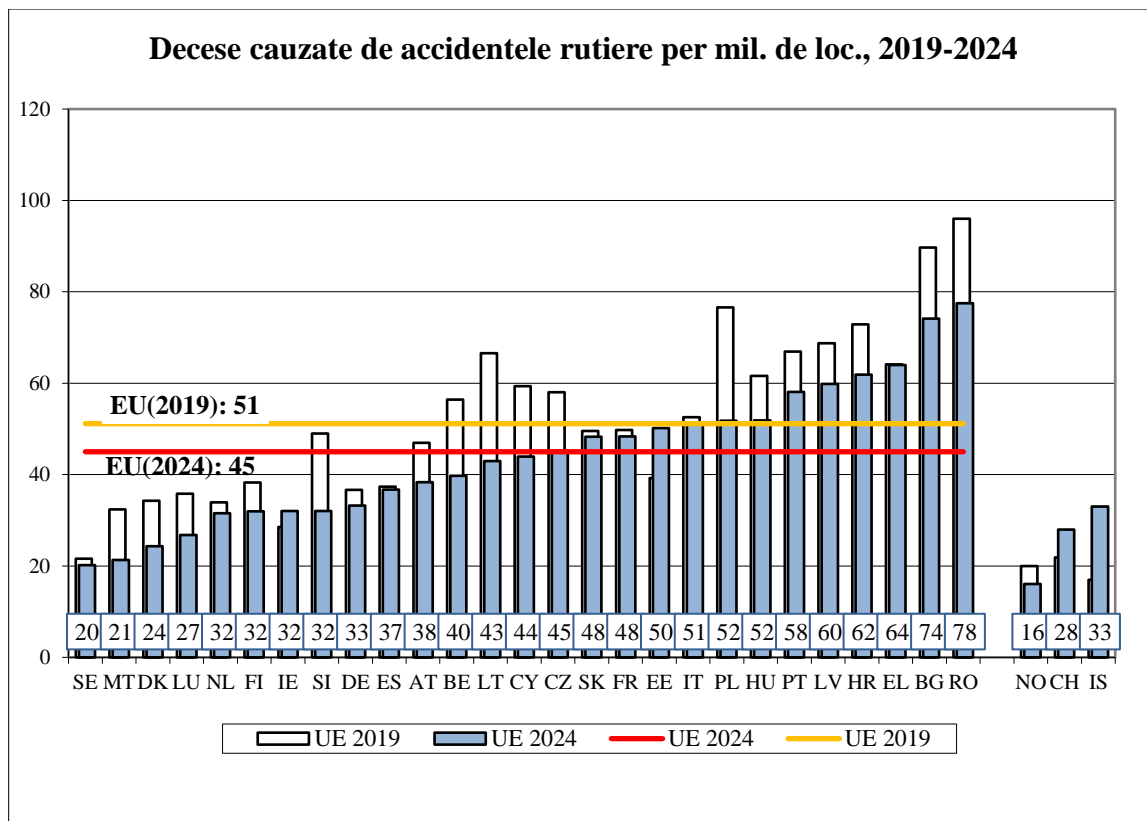


Figura 5 Numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere în UE la un milion de locuitori în perioada 2019-2024. Surse: Baza de date EU CARE privind accidentele rutiere; pentru datele privind populația, Eurostat (codul datelor online [demo_pjan](#))

Măsurile de succes pot varia în funcție de contextul național. Printre succesele notabile se numără investițiile adaptate în infrastructura rutieră și siguranța rutieră urbană în Polonia; punerea în aplicare a unei limite de viteză de 30 km/h în centrele urbane la nivel național în Spania; implementarea unei rețele globale de camere automate de supraveghere a traficului în Franța; o nouă platformă politică națională în materie de siguranță rutieră pentru toate nivelurile administrației federale și regionale în Belgia și campaniile de sensibilizare privind siguranța rutieră, bazate pe cercetare și bine executate, desfășurate în Danemarca.

Detalii privind profilurile de siguranță rutieră ale fiecărui stat membru pot fi găsite în rapoartele de țară publicate împreună cu prezenta comunicare⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en;
<https://lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro>

[https://eur-](https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro)

5. TENDINȚE SOCIETALE ȘI TEHNOLOGICE CU IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE

În perioada scursă de la adoptarea Cadrelor de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030, o serie de aspecte care nu atrăseseră inițial multă atenție s-au evidențiat ca domenii ce necesită acțiuni specifice pentru a le reduce impactul asupra siguranței rutiere.

5.1. TRANSFORMĂRI DEMOGRAFICE

Structura demografică a UE trece prin schimbări semnificative, cu implicații directe asupra siguranței rutiere. Populația îmbătrânește, proporția cetățenilor în vârstă de cel puțin 65 de ani urmând să crească, potrivit estimărilor, de la 22 % în 2024 la 30 % până în 2050⁴⁸. Această schimbare demografică prezintă provocări unice, deoarece participanții la trafic de vârstă înaintată devin mai vulnerabili din cauza fragilității fizice, a timpilor de reacție mai lenți și a ratelor mai ridicate de gravitate a vătămărilor⁴⁹.

Tendința către o mai mare urbanizare continuă, peste 75 % din populația UE trăind în prezent în zone urbane⁵⁰. Această concentrare a persoanelor în medii construite creează o nouă dinamică a mobilității, inclusiv o mai mare varietate de moduri de mobilitate, volume mai mari de pietoni și bicicliști și o densitate mai mare a traficului.

5.2. PROGRESSE TEHNOLOGICE

Sectorul autovehiculelor trece printr-o transformare tehnologică fără precedent, care are implicații semnificative în materie de siguranță. Sistemele avansate de asistență pentru conducătorul auto (*Advanced Driver Assistance Systems*, ADAS) devin caracteristici standard, tehnologii precum frânarea automată de urgență, asistența pentru menținerea benzii de circulație și asistența inteligentă pentru controlul vitezei aducând beneficii măsurabile în materie de siguranță. Asigurarea acceptării de către conducătorii a acestor caracteristici auto este esențială pentru succesul lor.

Tehnologiile pentru vehiculele conectate permit avertizarea în timp real cu privire la pericole și optimizarea gestionării traficului. Comunicarea vehicul-vehicul (V2V) și vehicul-infrastructură poate alerta conducătorii auto cu privire la condițiile periculoase, locurile de producere a accidentelor și rutele optime. Implementarea în statele membre a acestor tipuri de comunicare a demonstrat valoarea lor adăugată. S-a dovedit că serviciile de urgență ajung la destinație mai rapid și mai sigur, iar operatorii de drumuri dispun de informații exacte în timp real cu privire la vitezele medii și la densitățile traficului.

⁴⁸ Sursa: Eurostat (codurile datelor online [proj_23np](#) și [demo_pjanbroad](#)), articolul relevant din Statistici explicate: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ A se vedea raportul tematic privind persoanele în vârstă la adresele https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en și <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Sursa: Eurostat (codul datelor online [cens_21urb01](#)), a se vedea și: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Sistemul devine mai eficient odată cu adăugarea fiecărui vehicul nou, dar nu s-a realizat încă o acoperire cuprinzătoare la nivelul UE, în special pentru serviciile V2V.

Introducerea treptată a vehiculelor automatizate prezintă atât oportunități, cât și provocări. Deși s-a demonstrat că nivelurile mai ridicate de automatizare reduc impactul erorilor umane, perioada de tranziție va aduce noi provocări, cum ar fi gestionarea interacțiunii sigure dintre vehiculele autonome și cele conduse de om în traficul mixt, asigurarea siguranței utilizatorilor nemotorizați ai drumurilor și stabilirea răspunderii pentru accidentele rutiere care implică vehicule automatizate.

5.3. EVOLUȚIA MODELELOR DE MOBILITATE

Sectorul transporturilor și al mobilității este în plină transformare datorită apariției de noi servicii și schimbării comportamentului participanților la trafic. Proliferarea soluțiilor de micromobilitate, cum ar fi trotinetele electrice, bicicletele electrice și alte dispozitive de mobilitate personală, a creat noi categorii de participanți la trafic vulnerabili; acești utilizatori trebuie adesea să împartă spațiul stradal urban limitat cu pietonii și bicicliștii.

Serviciile de curse la comandă (ride-hailing) și de car-sharing au modificat modelele de deplasare, ceea ce ar putea duce la creșterea numărului de kilometri parcurși de vehiculele urbane, concentrând în același timp activitatea în perioadele de vârf.

Economia muncii la comandă a extins serviciile de livrare, utilizând motociclete și biciclete operate de lucrători care se confruntă cu presiuni de timp și constrângeri economice care încurajează adesea comportamentele riscante⁵¹, în timp ce tipurile de vehicule utilizate de conducătorii auto care efectuează livrări, inclusiv scuterele electrice importate ilegal sau mopedele neaprobate care depășesc limitele de viteză aplicabile, au sporit riscurile în materie de siguranță rutieră.

5.4. IMPACTUL SCHIMBĂRILOR CLIMATICE

Schimbările climatice s-au dovedit a fi un factor semnificativ, dar subestimat, care afectează siguranța rutieră. Fenomenele meteorologice extreme devin din ce în ce mai frecvente și mai grave, creând condiții de conducere periculoase. Valurile de căldură pot cauza deteriorarea suprafețelor rutiere și pot afecta performanța conducătorilor auto, în timp ce frecvența crescută a furtunilor, a inundațiilor și a înghețului creează condiții periculoase care necesită o infrastructură adaptabilă și capacități de intervenție în situații de urgență.

Creșterea temperaturilor afectează, de asemenea, performanța vehiculelor, în special a vehiculelor electrice, și poate crește riscul de defectare a pneurilor. Efectul de insulă termică urbană exacerbează aceste amenințări în orașe, unde temperaturile la suprafață pot depăși în mod semnificativ temperaturile aerului ambiant.

⁵¹ A se vedea: „The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers” (Costul uman al livrărilor rapide: o analiză sistematică a literaturii de specialitate privind riscurile profesionale și rezultatele în materie de siguranță în rândul lucrătorilor care efectuează livrări pe ultimul kilometru) - <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.5. SECURITATEA CIBERNETICĂ ȘI UTILIZAREA DATELOR

Creșterea conectivității între vehicule a condus la noi vulnerabilități care fuseseră abia recunoscute la momentul elaborării pentru prima dată a Cadrului de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030. Amenințările la adresa securității cibernetice a vehiculelor conectate și automatizate au potențialul de a provoca accidente, de a dezactiva sistemele de siguranță și de a compromite viața privată, aspect care va fi abordat și prin Actul privind reziliența cibernetică⁵².

Colectarea datelor a devenit mult mai răspândită în ultimii cinci ani, dar potențialul volumelor mari de date nu a fost încă transformat în informații utilizabile privind siguranța rutieră. Se întâmplă rar ca datele de la bordul vehiculelor, deținute de producătorii de vehicule, datele privind cererile de despăgubire referitoare la incidente, deținute de asigurători și datele privind incidentele medicale, deținute de spitale și de serviciile de ambulanță să fie partajate în scopuri de siguranță rutieră. De exemplu, datele provenite de la înregistratoarele electronice de date ale vehiculelor sunt accesibile numai în scopuri de cercetare specifice, cum ar fi cercetarea evenimentelor care s-au produs în secunde care precedă un anumit accident, dar nu sunt puse la dispoziție într-o formă dezagregată pentru a contribui la elaborarea politicilor.

6. CONSECINȚELE ECONOMICE ALE NEABORDĂRII SIGURANȚEI RUTIERE

Accidentele rutiere impun o povară enormă asupra economiei UE, din punct de vedere social, economic și al sănătății. Costurile socioeconomice externe ale vătămarilor mortale, grave și minore sunt estimate la aproximativ 2 % din PIB-ul țărilor UE⁵³. Aceste costuri au rămas în mod constant ridicate, în pofida progreselor înregistrate în ceea ce privește reducerea frecvenței și a gravității accidentelor. Reducerea la jumătate a numărului deceselor cauzate de accidentele rutiere până în 2030 (față de 2019) ar preveni aproximativ 11 000 de decese și ar contribui la reducerea numărului celor aproximativ 100 000 de vătămări grave produse pe drumurile noastre în fiecare an.

Costurile asistenței medicale și ale reabilitării constituie impactul economic cel mai imediat și mai vizibil. Costurile serviciilor medicale de urgență, ale spitalizării, reabilitării și îngrijirii pe termen lung pentru victimele accidentelor rutiere exercită presiuni asupra bugetelor alocate asistenței medicale în toate statele membre⁵⁴. În plus, rata vătămarilor grave scade într-un ritm mai lent decât cea a deceselor. Costurile de abordare a problemei impactului asupra **sănătății mintale** a supraviețuitorilor accidentelor și a familiilor acestora, precum și ale martorilor la accidente adaugă o sarcină economică suplimentară⁵⁵.

⁵² [Regulament - UE - 2024/2847 - RO - EUR-Lex](#).

⁵³ Manualul Comisiei Europene privind costurile externe ale transportului 2019 (noua versiune este în curs de publicare).

⁵⁴ A se vedea: „Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point” (Studiu în sprijinul evaluării Cadrului de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 la mijlocul perioadei), <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277> <https://op.europa.eu/ro/>

⁵⁵ De exemplu, proiectul IMPROVA finanțat prin programul Orizont Europa a efectuat o analiză sistemică a peste 1 400 de studii privind efectele psihologice ale accidentelor rutiere și a constatat existența mai multor consecințe pe termen lung, cum ar fi tulburări legate de stres (de exemplu tulburările de stres posttraumatic și tulburările de adaptare), tulburări de anxietate și fobii, tulburări de dispoziție afectivă (de exemplu depresia) și alte tulburări funcționale.

Pierderea productivității și a producției economice reprezintă o a doua componentă majoră a impactului accidentelor. Fiecare deces cauzat de accidente rutiere echivalează cu decenii de viață pierdută, atât la domiciliu, cât și la locul de muncă, în timp ce vătămările grave conduc adesea la un handicap permanent sau la o capacitate redusă de muncă. Pierderile de productivitate sunt rezultatul reducerii timpului de lucru și al costurilor de înlocuire a capitalului uman, dar și al incapacității persoanelor afectate de a desfășura activități neremunerate, cum ar fi sarcinile casnice sau voluntariatul.

Costurile de infrastructură și de intervenție în caz de urgență includ desfășurarea serviciilor de urgență, gestionarea traficului în timpul degajării locului accidentelor, daunele materiale și repararea sau înlocuirea vehiculelor. Aceste costuri directe sunt în creștere pe măsură ce vehiculele și infrastructura rutieră devin mai sofisticate din punct de vedere tehnologic și, prin urmare, reparațiile sau înlocuirea acestora sunt mai scumpe.

Costurile administrative decurg din cheltuielile de desfășurare a serviciilor de poliție, a serviciilor de pompieri și a altor servicii de urgență (nemedicale) la locul accidentelor. Există, de asemenea, costuri suplimentare asociate administrării justiției, cum ar fi costurile judiciare, costurile de urmărire penală a infractorilor și costurile proceselor și ale asigurărilor.

Pe lângă costurile directe, accidentele rutiere generează efecte economice indirecte semnificative. Printre exemple se numără timpul pierdut și consumul crescut de combustibil generat de **congestionarea traficului** cauzată de accidente.

7. NEVOILE DE INVESTIȚII

Valorificarea beneficiului economic potențial al prevenirii accidentelor rutiere necesită investiții substanțiale, dar eficiente din punctul de vedere al costurilor. Este necesară o finanțare coordonată la toate nivelurile administrației pentru a implementa îmbunătățiri ale infrastructurii, o mai bună aplicare a legii, tehnologii de siguranță a vehiculelor și programe educaționale.

Cercetările demonstrează însă că rentabilitatea economică a acestor investiții depășește în mod semnificativ costurile, ceea ce face ca îmbunătățirea siguranței rutiere să fie una dintre cele mai rentabile măsuri de politică publică disponibile⁵⁶. Argumentele economice pentru o acțiune accelerată în domeniul siguranței rutiere sunt convingătoare, costurile lipsei de acțiune depășind cu mult investițiile necesare pentru o acțiune eficace.

În raportul său special din 2024, CCE a remarcat că, adesea, siguranța rutieră nu era un criteriu esențial în selectarea proiectelor de infrastructură cofinanțate de UE; criteriile de selecție au trecut adesea cu vederea tronsoanele de drum cu rate ridicate ale accidentelor. CCE a recomandat să se stabilească priorități mai clare, astfel încât viitoarele eforturi de finanțare să se concentreze asupra măsurilor cu cea mai mare probabilitate de reducere a deceselor și a vătămărilor grave.

⁵⁶ Un studiu recent din Țările de Jos (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) a estimat că raportul dintre costuri și beneficii în investițiile în infrastructura rutieră națională se situa între 1:7 și 1:2,5. Un raport mai vechi al Conferinței directorilor europeni pentru drumuri a rezumat raportul costuri-beneficii pentru o serie de măsuri de siguranță rutieră: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

În plus față de nevoia de investiții în infrastructuri rutiere noi și reproiectate, trebuie alocate fonduri și pentru întreținerea acestora. Pe lângă faptul că există mai multe vehicule noi pe drumurile din UE – începând din 2019 s-a înregistrat o creștere de aproape 5 milioane de autoturisme și de peste 270 000 de camioane⁵⁷ – impactul schimbărilor climatice se manifestă prin creșterea frecvenței și a intensității incendiilor, a furtunilor și a inundațiilor, toate acestea având un impact asupra integrității drumurilor și siguranței rutiere. Un alt aspect care trebuie luat în considerare este necesitatea tot mai mare de a facilita mobilitatea militară și cerințele de dublă utilizare în întreaga UE, fapt ce impune modernizarea anumitor tronsoane de infrastructură rutieră (inclusiv drumuri, poduri și tuneluri) pentru a asigura robustețea structurală și reziliența operațională. Aceste modernizări ar trebui să fie concepute astfel încât să se evite crearea de noi blocaje și să se mențină funcționalitatea în condiții de sarcină și de stres crescute (de exemplu, creșterea fluxurilor de vehicule grele, redirectionarea în funcție de incidente).

Factorii de risc și provocările rutiere subliniază totodată necesitatea continuă de a investi în capacități de detectare și asigurare a respectării normelor în ceea ce privește excesul de viteză, conducerea sub influența alcoolului și a drogurilor, distragerea atenției, nerespectarea culorii roșii a semaforului și nepurtarea centurii de siguranță. Este necesar ca aceste investiții să asigure, pe de o parte, resurse suficiente pentru serviciile de poliție pentru a gestiona controalele în trafic și, pe de altă parte, să sprijine sistemele automatizate de detectare și de aplicare a normelor folosind camere de luat vederi.

Asigurarea aplicării legii trebuie să fie însoțită de finanțarea unor campanii eficace de sensibilizare și educare cu privire la siguranța rutieră. Astfel de campanii trebuie să fie adaptate diferitelor categorii de public-țintă (copii, adolescenți, cursanți și conducători auto începători, conducători auto cu mai multă experiență și alți participanți la trafic, cum ar fi persoanele care merg cu bicicleta și care utilizează dispozitive de mobilitate personală) și diferitelor grupuri de risc, cum ar fi tinerii, persoanele în vârstă și motocicliștii. Este de preferat ca ele să se desfășoare la nivel național sau regional, dar autoritățile statelor membre au solicitat Uniunii să sprijine pregătirea și desfășurarea unor astfel de campanii⁵⁸ și să faciliteze schimburile de bune practici⁵⁹.

8. CALEA DE URMAT

Prezentul raport intermediar evidențiază necesitatea unor acțiuni accelerate și specifice în mai multe domenii. Comisia a identificat o serie de priorități pentru toate nivelurile relevante de guvernare (UE și național), continuând acțiunile existente sau acțiunile noi care necesită o atenție imediată, un angajament susținut și o finanțare specifică din partea tuturor părților interesate.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ De exemplu, UE a cofinanțat, prin intermediul programului Erasmus+, programul „Knights for Road Safety” (Cavaleri pentru siguranța rutieră) dedicat educației copiilor de vârstă școlară în domeniul siguranței rutiere.

⁵⁹ Campaniile de educație în domeniul siguranței rutiere sunt prezentate frecvent în cadrul Premiilor anuale ale UE pentru excelență în siguranța rutieră.

8.1. ACCELERAREA ÎMBUNĂȚĂȚIRII SIGURANȚEI INFRASTRUCTURII ȘI IMPLEMENTAREA SISTEMELOR DE TRANSPORT INTELIGENTE

Provocarea continuă de a reduce decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere necesită prioritizarea investițiilor în modernizarea infrastructurii rutiere.

În prezent, Comisia elaborează orientări pentru autoritățile responsabile cu infrastructura rutieră, referitoare la proiectarea de „marginii de drum indulgente”, de „drumuri autoexplicative și autoaplicabile” și cerințe de calitate pentru infrastructura rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Aceste orientări vor fi publicate în 2026.

Regulamentul TEN-T⁶⁰ a fost, de asemenea, actualizat în 2024 pentru a include noi cerințe de siguranță pentru rețeaua europeană. Planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) trebuie să abordeze acum și aspectele legate de siguranța rutieră, iar statele membre trebuie să colecteze date privind siguranța pentru fiecare nod urban. Planificarea infrastructurii trebuie să răspundă nevoilor operaționale, inclusiv celor legate de siguranță.

Comisia se angajează:

- să sprijine în continuare statele membre în abordarea problemelor identificate în rapoartele de țară privind siguranța rutieră (anexate la prezentul raport), inclusiv atunci când un astfel de sprijin ar fi identificat de statele membre în planurile lor de parteneriat național și regional pentru investiții și reforme pentru perioada de finanțare 2028-2034;
- să condiționeze investițiile în infrastructura rutieră din UE de includerea unor elemente de siguranță rutieră în acele sectoare rutiere care au cel mai mare potențial de îmbunătățire a siguranței⁶¹ și în care acțiunile specifice pot aduce cele mai mari îmbunătățiri⁶², inclusiv pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- să sprijine statele membre în punerea în aplicare, în cadrul investițiilor lor rutiere, a viitoarelor orientări din 2026 privind proiectarea marginilor de drum „indulgente” și a drumurilor și infrastructurii „autoexplicative și autoaplicabile” pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- să sprijine statele membre în integrarea cerințelor de siguranță rutieră, reziliență și operabilitate în proiectele de întreținere și modernizare a drumurilor, întreprinse pentru a facilita mobilitatea militară sau dubla utilizare, în special în cele care abordează blocajele, cum ar fi podurile și tunelurile, inclusiv prin orientări privind proiectarea; în acest scop, procedurile de siguranță rutieră prevăzute în Directiva

⁶⁰ Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.

⁶¹ Pe baza Directivei RISM, articolul 5 și articolul 6 literele (a) și (d), stabilirea hărții UE a clasificării în funcție de gradul de risc a drumurilor care acoperă rețeaua rutieră TEN-T, toate autostrăzile, toate drumurile principale care leagă orașe sau regiuni importante și toate drumurile interurbane finanțate de UE.

⁶² Ar trebui să se acorde prioritate celor mai problematice tronsoane rutiere identificate în „Network Wide Road Safety Assessment [Methodology](#) and Implementation Handbook” (Manualul de evaluare și implementare a siguranței rutiere la nivel de rețea) (Comisia Europeană, 2023) sau în conformitate cu metodologiile naționale conforme cu articolul 5 din Directiva 2008/96/CE (Directiva RISM).

2008/96/CE ar trebui luate în considerare pentru secțiunile de drum care nu intră în domeniul său de aplicare, dar care sunt relevante pentru mobilitatea militară;

- să sprijine furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, a unei game mai largi de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră, care ar putea include evenimente precum „sfârșitul cozii” sau „se apropie vehicule de urgență” într-o rețea geografică extinsă; în acest scop, este planificată o revizuire a specificațiilor tehnice actuale⁶³ în temeiul Directivei privind sistemele de transport inteligente (STI)⁶⁴;
- să sprijine în continuare statele membre în introducerea unor soluții îmbunătățite de management al traficului și de asigurare inteligentă a respectării legii⁶⁵;
- să analizeze cele mai bune modalități de promovare a adoptării în continuare a sistemelor de transport inteligente cooperative (C-ITS), inclusiv prin specificații tehnice;
- să emită un document de orientare pentru statele membre cu privire la continuitatea serviciului eCall pentru vehiculele echipate cu eCall 2G/3G, inclusiv cu privire la posibilele instrumente de reglementare la nivel național pentru a menține cel puțin o rețea cu comutare de circuite până în 2030.

8.2. CONSOLIDAREA APLICĂRII LEGII ȘI A MĂSURILOR DE DESCURAJARE

Eficacitatea măsurilor de siguranță rutieră depinde în mod esențial de asigurarea consecventă și vizibilă a respectării normelor.

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va sprijini în continuare statele membre în elaborarea unor strategii solide de asigurare a respectării legislației pentru a aborda provocările persistente legate de viteza excesivă, conducerea sub influența alcoolului și distragerea atenției, prin schimbul de bune practici prin inițiative și grupuri precum Grupul la nivel înalt pentru siguranța rutieră, Programul de schimb privind siguranța rutieră, Carta europeană a siguranței rutiere și grupul de experți CARE. Aceasta include utilizarea tehnologiilor automatizate de asigurare a respectării legii și punerea la dispoziție a rezultatelor unor cercetări bazate pe dovezi cu privire la abordările de succes;
- va permite în continuare cooperarea eficace între autoritățile responsabile cu eliberarea permiselor de conducere și cu înmatricularea vehiculelor, inclusiv prin utilizarea unor instrumente informatice precum MoveHub;

⁶³ Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră.

⁶⁴ [Directiva \(UE\) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023 de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en

- va spori eficacitatea asistenței reciproce în ceea ce privește sancționarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, prin proceduri mai bine definite, și va oferi sprijin financiar în acest scop;
- va emite orientări pentru statele membre cu privire la gestionarea vitezei.

8.3. PROMOVAREA TEHNOLOGIILOR DE SIGURANȚĂ A VEHICULELOR

Pornind de la decenii de reglementare a siguranței vehiculelor, cel mai recent fiind Regulamentul privind siguranța generală a vehiculelor⁶⁶, Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- va depune eforturi pentru a accelera implementarea sistemelor avansate de siguranță și pentru a sprijini tranziția către vehicule conectate și automatizate;
- va efectua o evaluare a măsurilor de siguranță din Regulamentul privind siguranța generală a vehiculelor în 2027.

În plus, Comisia facilitează în prezent crearea de bancuri de încercare transfrontaliere, permițând desfășurarea prealabilă pe scară largă a vehiculelor autonome atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de mărfuri în cadrul unui sistem de autorizare transfrontalier unic. Aceste bancuri de încercare ar trebui să contribuie la pregătirea pentru piață și să faciliteze comercializarea vehiculelor autonome, și ar trebui să identifice caracteristicile care ar putea necesita ajustări în scopuri de siguranță. Inițiativa va permite statelor membre să implementeze în continuare infrastructura conectată [inclusiv sistemele de transport inteligente cooperative (C-ITS)] pentru a face schimb de date mai rapid între vehicule și infrastructură, îmbunătățind și mai mult siguranța rutieră.

8.4. NOI FORME DE MOBILITATE

Pe baza unui studiu⁶⁷ care examinează provocările și oportunitățile asociate reglementării dispozitivelor de mobilitate personală, Comisia se angajează:

- Formularea de concluzii cu privire la beneficiile potențiale ale armonizării specificațiilor tehnice ale dispozitivelor de mobilitate personală⁶⁸.
- să elaboreze orientări pentru statele membre și administrațiile regionale și locale cu privire la aspectele care ar trebui luate în considerare pentru a asigura siguranța conducătorilor și a altor utilizatori ai drumurilor în timpul utilizării dispozitivelor de mobilitate personală; acestea vor extinde orientările prevăzute în Ghidul

⁶⁶ Regulamentul (UE) 2019/2144

⁶⁷ „Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and enhanced road safety for personal mobility devices – Final report” (Studiu privind necesitatea unor norme armonizate pentru a sprijini creșterea micromobilității și a siguranței rutiere pentru dispozitivele de mobilitate personală – Raport final), (1.0), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Conform solicitării primite din partea miniștrilor transporturilor în cadrul reuniunii Consiliului Transporturi, Telecomunicații și Energie din decembrie 2025.

tematic PMUD din 2021 privind utilizarea în condiții de siguranță a micromobilității⁶⁹.

8.5. INIȚIATIVELE DE CERCETARE ȘI INOVARE

Actualul program Orizont Europa pentru perioada 2021-2027 va acorda în continuare prioritate cercetării și inovării în domeniul siguranței rutiere, cu un accent deosebit pe înțelegerea și abordarea provocărilor emergente. Printre domeniile prioritare de cercetare se numără siguranța rutieră și reziliența rutieră în zonele rurale, siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii dispozitivelor de micromobilitate, precum și utilizarea inteligenței artificiale și a volumelor mari de date pentru a anticipa și a evita accidentele rutiere.

Comisia va sprijini, de asemenea, inovarea în domeniul tehnologiilor de siguranță a vehiculelor, inclusiv interfețele om-tehnologie din sistemele vehiculelor. Aceasta va încuraja în continuare colaborarea dintre producătorii de autovehicule, întreprinderile tehnologice și instituțiile de cercetare prin intermediul parteneriatului pentru mobilitate conectată, cooperativă și automatizată (parteneriatul CCAM).

8.6. EDUCAȚIE ȘI SENSIBILIZARE

Comisia va continua să sprijine schimburile de bune practici privind educația și sensibilizarea în domeniul siguranței rutiere, în special prin intermediul Cartei UE privind siguranța rutieră⁷⁰, al Schimbului UE în materie de siguranță rutieră și al conferințelor sale bienale.

Comisia va depune, de asemenea, eforturi pentru a integra educația și sensibilizarea în domeniul siguranței rutiere în alte instrumente de finanțare și de informare ale UE, inclusiv în Erasmus+ și atunci când sunt identificate de statele membre în planurile lor de parteneriat național și regional pentru perioada de finanțare 2028-2034, în special în ceea ce privește mobilitatea urbană și rurală.

8.7. ROLUL SECTORULUI PRIVAT ȘI AL ANGAJATORILOR ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ

Comisia va solicita atât angajatorilor din sectorul privat, cât și celor din sectorul public să adopte politici corporative care să acorde prioritate siguranței în operațiunile comerciale. Acestea ar putea fi elaborate pe baza recomandărilor grupului de experți din mediul academic, formulate pentru cea de a 4-a Conferință ministerială mondială privind siguranța rutieră⁷¹, care a avut loc la Marrakech, Maroc, în aprilie 2025.

Printre aceste recomandări se numără asigurarea faptului că siguranța rutieră este integrată în reglementările și practicile în materie de siguranță la locul de muncă, la

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ „Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety” (Salvarea de vieți dincolo de 2025: pași înainte. Recomandările Grupului academic de experți pentru cea de a 4-a Conferință ministerială mondială privind siguranța rutieră), Administrația Transporturilor din Suedia, 2025.

autoritățile guvernamentale și la organizațiile deschizătoare de drumuri. Acest lucru ar putea fi realizat prin implementarea unei culturi a siguranței la nivelul mai multor organizații și prin aplicarea unor sisteme de management al siguranței precum ISO 45001 sau ISO 39001.

Organizațiile societății civile, inclusiv grupurile de promovare a siguranței rutiere, organizațiile de sprijinire a victimelor și asociațiile profesionale, joacă un rol esențial în menținerea sensibilizării publicului, în sprijinirea elaborării de politici și în furnizarea de servicii pentru victimele accidentelor rutiere și familiile acestora.

Comisia va insista în continuare pentru o astfel de implicare a sectorului privat și a celui terțiar în siguranța rutieră, inclusiv prin: conferințele sale bienale, Carta UE privind siguranța rutieră și Premiile anuale ale UE pentru excelență în siguranța rutieră⁷².

8.8. MONITORIZARE ȘI RESPONSABILIZARE

Comisia va oferi în continuare practicienilor din domeniul siguranței rutiere mecanisme de monitorizare și de responsabilizare pentru a stimula progresele în direcția atingerii obiectivelor pentru 2030 și, în cele din urmă, pentru a atinge obiectivul „Viziunea zero” până în 2050. Acest lucru se va realiza cu ajutorul:

- bazei de date CARE și al grupului de experți pentru colectarea datelor privind decesele și vătămările cauzate de accidentele rutiere, utilizând instrumente standardizate de raportare, precum și prin colaborarea cu statele membre în vederea îmbunătățirii calității datelor colectate referitor la vătămările grave și a defalcării datelor pentru anumite tipuri de vehicule;
- Observatorul european pentru siguranță rutieră⁷³ și publicarea unor date fiabile și comparabile privind accidentele rutiere, precum și a unei analize și a unor informații aprofundate privind tendințele, practicile și politicile în materie de siguranță rutieră în UE.

8.9. ABORDAREA ASPECTELOR LEGATE DE GUVERNANȚĂ

Se preconizează că schimburile continue de bune practici între statele membre și monitorizarea adecvată a problemelor ridicate prin intermediul Grupului la nivel înalt pentru siguranța rutieră, facilitate de Comisie, vor conduce la îmbunătățiri suplimentare.

Abordarea noilor provocări poate fi realizată prin omologarea de tip, măsuri naționale sau legislația UE. Construirea unei infrastructuri mai bune se bazează în principal pe finanțarea națională, iar siguranța rutieră trebuie să concureze cu alte priorități politice naționale. Educația și asigurarea respectării legii vor rămâne o responsabilitate națională, sub rezerva alocării de resurse și a voinței politice. Odată cu intrarea în vigoare a recentului pachet legislativ al UE privind siguranța rutieră⁷⁴ și sub rezerva rezultatului

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

⁷⁴ Acesta conținea trei directive: [Directiva \(UE\) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2025 privind permisele de conducere](#); [Directiva \(UE\) 2025/2206 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2025 de modificare a Directivei \(UE\) 2025/2205 în ceea ce privește anumite decăderi din dreptul de a conduce autovehicule](#); [Directiva \(UE\) 2024/3237 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 decembrie 2024 de modificare a Directivei \(UE\)](#)

propunerilor privind inspecția tehnică auto, măsurile legate de siguranța rutieră care intră în sfera de competență a UE au fost actualizate. În general, este probabil ca progresele să fie constante, dar incrementale și să depindă în mare măsură de voința politică.

În același timp, ecosistemul părților interesate din domeniul siguranței rutiere din UE nu este creat pentru a profita de beneficiile potențial semnificative în materie de siguranță rutieră pe care le promet progresele în domeniul tehnologiilor de automatizare a vehiculelor. Deși planul de acțiune pentru sectorul autovehiculelor⁷⁵ identifică acest domeniu ca fiind o componentă esențială a viitoarei agende a UE privind competitivitatea, nu a fost încă instituit cadrul instituțional dincolo de faza de încercări. Cu toate acestea, există un potențial semnificativ ca astfel de structuri să fie finanțate în mare parte prin taxe de utilizare.

Atunci când se analizează aspectele legate de guvernare, ar trebui luate în considerare nevoile coridoarelor și ale nodurilor transfrontaliere strategice, inclusiv ale celor care deservește funcții cu dublă utilizare. Aceasta include asigurarea coerenței între aspectele legate de siguranța rutieră, implementarea TEN-T, securitatea cibernetică și reziliență.

Comisia se angajează:

- să extindă proiectele de consolidare a capacităților și schimburile de bune practici privind siguranța rutieră între autoritățile de la toate nivelurile administrației;
- să furnizeze un feedback mai structurat statelor membre cu privire la preocupările comune exprimate de acestea în cadrul Grupului la nivel înalt pentru siguranța rutieră;
- să reflecteze asupra necesității unor modificări ale structurilor de guvernare ale UE în ceea ce privește introducerea în condiții de siguranță a vehiculelor conectate și automatizate.

Comisia invită statele membre:

- să se asigure că dispun de structuri și entități funcționale de guvernare și coordonare în materie de siguranță rutieră;
- să aloce fonduri adecvate pentru programele de siguranță;
- să se angajeze să monitorizeze și să raporteze periodic progresele înregistrate.

Comisia invită autoritățile locale și regionale:

- să adopte abordări cuprinzătoare în materie de siguranță rutieră, care să integreze siguranța în planificarea utilizării terenurilor și a transporturilor;
- să implementeze strategii de gestionare a vitezei;
- să asigure o infrastructură adecvată pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;

[2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.](#)

⁷⁵ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor, COM(2025) 95 final din 5 martie 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- să dezvolte capacități de intervenție în situații de urgență.

9. CONCLUZII

Prezenta examinare a punerii în aplicare a Cadrului de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 dezvăluie o realitate gravă: deși s-au înregistrat progrese, ritmul îmbunătățirilor din multe state membre este insuficient pentru a atinge obiectivul UE pentru 2030. Examinarea pune însă în lumină și unele aspecte pozitive: ea evidențiază unele măsuri eficiente care ar putea fi reproduse sau extinse și relatează cu privire la introducerea promițătoare de noi tehnologii și metode care pot îmbunătăți siguranța rutieră. În plus, unele acțiuni și investiții necesită timp pentru a avea un impact și nu se regăsesc imediat în datele privind siguranța rutieră. Este important ca statele membre și Comisia să continue să ia măsuri pentru a obține efecte pozitive atât pe termen scurt, cât și pe termen lung.

Rezultatele sintetizate în prezentul raport ilustrează cât de mult se poate realiza atunci când actorii de la toate nivelurile – începând cu persoanele fizice și mergând până la structurile de conducere de la nivelul UE – contribuie la abordarea „sistemului sigur” în domeniile lor de responsabilitate. Cu toate acestea, încetinirea progreselor către realizarea viziunii zero – în contextul creșterii sporite a traficului și al noilor tendințe societale și tehnologice – pune sub semnul întrebării adecvarea pentru viitor a actualului „set de instrumente” în materie de siguranță rutieră.

Analiza arată că provocările în materie de siguranță rutieră devin din ce în ce mai complexe, influențate de schimbările demografice, de transformarea tehnologică, de schimbările climatice și de modele de mobilitate în schimbare care nu au fost anticipate pe deplin la momentul elaborării Cadrului de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030.

Cu toate acestea, raportul evidențiază, de asemenea, oportunități semnificative de a realiza progrese. Progresele tehnologice în domeniul siguranței vehiculelor, conștientizarea din ce în ce mai mare a beneficiilor economice ale investițiilor în siguranță și accentul politic tot mai mare pe mobilitatea durabilă creează condiții favorabile pentru o acțiune accelerată.

Cheia este valorificarea acestor oportunități prin eforturi coordonate, susținute, și dotate cu resurse adecvate în întreaga UE și în cadrul statelor membre, la toate nivelurile administrației și în societate. Investițiile în siguranța rutieră generează beneficii substanțiale, nu numai sub forma costurilor evitate, ci și sub forma îmbunătățirii calității vieții și a productivității economice. Argumentul în favoarea acțiunii este convingător atât din punct de vedere social, cât și din punct de vedere economic.

Succesul va depinde de un angajament politic reînnoit, de o finanțare adecvată, de o mai bună cooperare între părțile interesate și de disponibilitatea de a adopta abordări inovatoare la provocările persistente. Comisia este pregătită să sprijine statele membre și părțile interesate în acest efort esențial, ținând seama de faptul că realizarea obiectivului „viziunea zero” va necesita acțiuni colective și responsabilitate comună.

Viețile care pot fi salvate, vătămările care pot fi prevenite și beneficiile economice care pot fi obținute justifică eforturile susținute care vor fi necesare pentru atingerea obiectivelor UE în materie de siguranță rutieră.

Comisia invită statele membre și toate părțile interesate să accepte urgent provocarea de a crea un viitor în care UE să se apropie cât mai mult posibil de obiectivul „zero decese” în

transportul rutier, iar mobilitatea să fie durabilă și sigură. Fără un angajament, investiții și acțiuni reînnoite în toate statele membre și la nivelul UE, acest efort de a salva vieți pe drumurile noastre va rămâne o simplă aspirație.